

Änderungsantrag des Landrates zur Vorlage 187/2019:

Beschlussvorschlag (neu formuliert):

Der Kreis Nordfriesland hat mit Befremden und großer Enttäuschung den Beschluss der Bundesregierung zur Herausnahme des zweigleisigen Ausbaus der Marschbahn für den Abschnitt Niebüll-Klanxbüll aus dem Entwurf des „Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz“ zur Kenntnis genommen.

Der Kreis Nordfriesland fordert die Fraktionen des Bundestags auf, dieses wichtige Projekt für die Westküste als Maßnahme der Legalplanung wieder im Gesetzgebungsverfahren aufzunehmen.

Der Kreistag erwartet von den schleswig-holsteinischen Bundestagsabgeordneten, dass sie mit aller Kraft im Sinne der Forderung des Kreistages tätig werden.

Begründung (Änderungen durch- und unterstrichen):

Nach vorliegenden Informationen hat das Bundeskabinett am 06.11.2019 den Entwurf eines „Gesetzes zur Vorbereitung der Schaffung von Baurecht durch Maßnahmengesetz im Verkehrsbereich“ beschlossen, wobei der zweigleisige Ausbau der Marschbahn im Streckenabschnitt Niebüll – Klanxbüll **nicht** mehr enthalten ist. Soweit das Gesetz in dieser Fassung in Kraft treten sollte, müsste die Maßnahme über den deutlich langwierigeren und zeitraubenden Weg der Planfeststellung umgesetzt werden; das bedeutet eine um mehrere Jahre verlängerte Verfahrenszeit.

Die Entscheidung des Kabinetts ist nicht nachvollziehbar. Weder Umwelt- noch Beteiligungsbelange sprechen gegen den Weg der Legalplanung. Für eine beschleunigte Umsetzung sprechen aber die nicht hinnehmbaren verkehrlichen Zustände auf der Marschbahn. Tagtäglich müssen tausende Pendler, und in der Saison gemeinsam mit zigtausend Feriengästen, eingepfercht in heillos überfüllten und oftmals verspäteten Zügen ausharren, da die bestehende Eingleisigkeit zu fast schon regelmäßigen Störungen im Betriebsablauf führt, ohne dass zusätzliche Züge eingesetzt werden können.

Denn festzustellen ist,

1. dass die Marschbahn für diesen Streckenabschnitt als überlasteter Schienenweg festgestellt worden ist. Das bedeutet, es fehlen Kapazitäten.
2. dass in einer Legalplanung öffentliche und private Belange genauso berücksichtigt werden wie bei einer Planfeststellung. Es handelt sich im Wesentlichen um ein gerafftes Verfahren mit einem begrenzten Klageweg.
3. dass dieses Vorhaben im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten ist und es nur noch des Baurechts bedarf, um diese verkehrlich zwingend erforderliche und **klimapolitisch sinnvolle** Maßnahme umzusetzen.
4. dass es **nicht um den** Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke mit einer Vielzahl an Brücken und Tunneln durch einen landschaftlich hochsensiblen Raum geht, sondern **nur um 17 km Bau eines zweiten**

Gleises entlang einer bestehenden Strecke in einem aufgeräumten und landwirtschaftlich genutzten Raum ohne Schutzgebiete, also stehen wesentliche umweltbezogene Schutzgüter dem Vorhaben gar nicht entgegen.

5. dass die vom Lärm des bestehenden Gleises betroffenen Anwohner in den Orten und entlang der Strecke länger auf Lärmschutzmaßnahmen warten müssen, denn diese können nur durch das zweite Gleis begründet und damit verpflichtend eingefordert werden.
6. dass das Bundesverfassungsgericht bereits 1996 die sogenannte „Legalplanung“, das heißt Planung per Gesetz (wie bei unseren europäischen Nachbarn üblich) für grundgesetzkonform erklärt hat, -soweit bestimmte Anforderungen erfüllt sind. Diese sind:
 - a. Die Gesetzgebungskompetenz für dieses Vorhaben muss beim Bund liegen (Ist beim zweiten Gleis gegeben, da Fernverkehrsstrecke und im Bundesverkehrswegeplan)
 - b. Es müssen „hierfür im Einzelfall gute Gründe bestehen, etwa weil die schnelle Verwirklichung des Vorhabens von besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl ist“. 1996 war es ein Projekt der deutschen Einheit. Die Marschbahnstrecke in diesem Abschnitt gilt - wie schon ausgeführt – als „überlasteter Schienenweg“ (von der Bundesnetzagentur festgestellt) und es besteht die Gefahr einer unzureichenden Versorgung der Insel, da es keine realistischen alternativen Verkehrswege zur Insel gibt. „Gute Gründe“ sind definitiv nicht ausschließlich an Klima- oder Verkehrspolitik gebunden, dass ist eine Fehlinterpretation der Entscheidung des Bundesumweltministeriums der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts!
 - c. Für den Eingriff in das Eigentumsrecht mittels Enteignung „triftige Gründe für die Annahme bestehen, dass die Durchführung einer behördlichen Planfeststellung mit erheblichen Nachteilen für das Gemeinwohl verbunden wäre, denen nur durch eine gesetzliche Regelung begegnet werden kann“. Auch dies dürfte für das zweite Gleis genauso bestehen wie für die acht anderen Projekte in der Liste. Aber (und dies wird dieses Projekt von den anderen unterschieden): Dieser Punkt gilt aber nur, wenn es tatsächlich zu einer Enteignung mittels Legalplanung kommt! Bei dem Abschnitt Klanxbüll – Niebüll geht es um 17 km entlang eines bestehenden Gleises. Ob Grundeigentümer überhaupt enteignet werden müssen oder nicht zum Verkauf bereit sind, ist gar nicht geklärt!